LOCO-REVUE la revue des modélistes et amateurs de chemins de fer N° 360

AVRIL 75

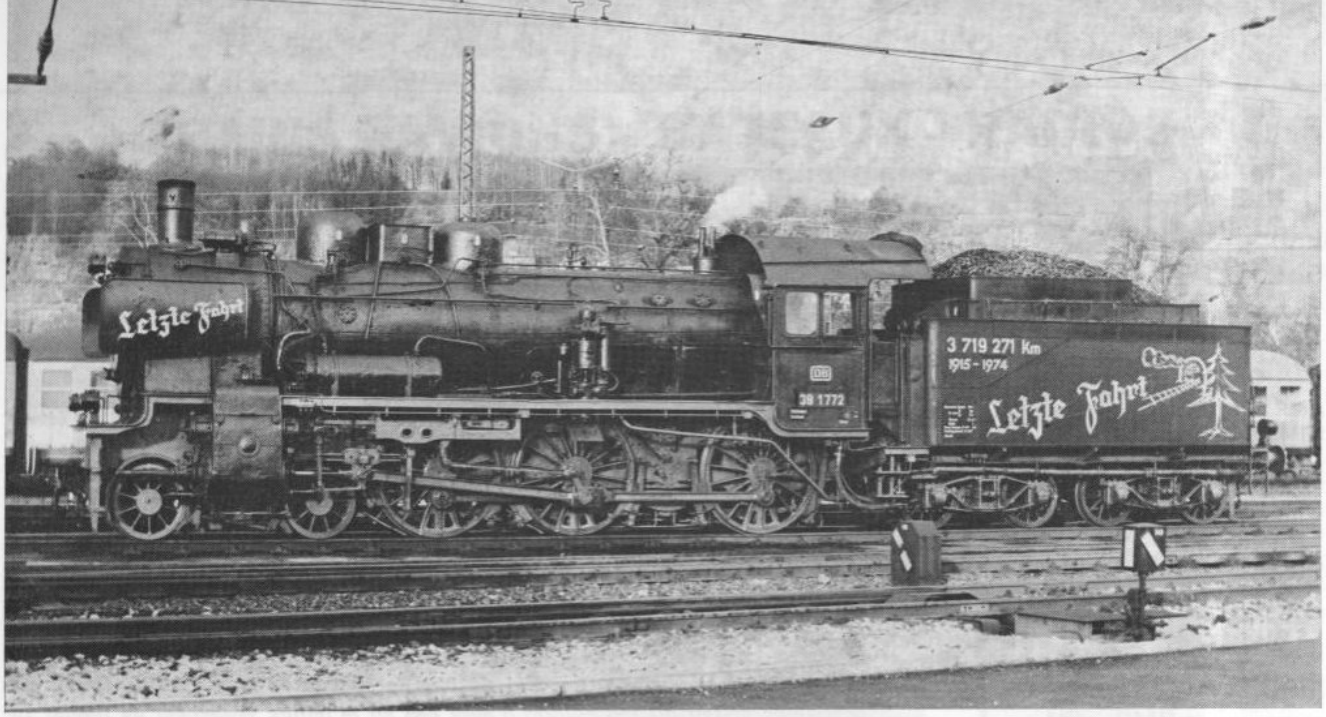
7,- F

étranger 7,80 F

AVRIL '75

Loco revue

SOMMAIRE p 185



En R.F.A., la dernière P 8 mise à la retraite par la D.B. : la 38 772, photographiée au dépôt de Tubingen, le 29.12.1974.

Cliché Otmar Zink

" LETZTE FAHRT "

EN R. F. A., LA FIN DES DERNIÈRES P 8

par P. HASSENFRATZ

1974 aura marqué la fin des P 8 et T 18 de la D.B. En effet, la dernière P 8, la 38772, s'est éteinte le 31-12-74 et la dernière T 18, la 78246, le 29-12-1974.

Une fin aussi rapide des dernières « Prussiennes » n'était pas envisageable il y a encore un an. En effet, la crise du pétrole laissait entrevoir un sursis pour les dernières locomotives à vapeur.

Cela n'a pas été le cas, ni en France où les dernières 141 R charbon de la SNCF, dépôt de Sarreguemines ont cessé leur service dès avril 1974, ni en Allemagne où les séries qui ne comprenaient plus qu'un ou peu d'exemplaires ont été retirées.

Ainsi, en R.F.A. ont disparu, au cours de 1974, les séries 64 (type 131 T), 78 (type 232 T), 86 (type 141 T), 94 (type 050 T) et 38 (type 230).

De ces machines, ce sont, sans nul doute, les P 8 qui auront attiré le plus d'amateurs.

Depuis mai 1972, il n'y avait plus que 3 P 8 en service, les 38 382 - 38 711 - 38 772.

Elles dépendaient en dernier lieu du dépôt de Rottweil (Wurtenberg) et elles étaient en service régulier jusqu'en février-mars 1974, période à partir de laquelle les avaries commencèrent.

Une première machine, la 38 711, fut alors retirée du service le 20-2-74 pour mauvais état général.

Toutefois, le 28-4-1974, elle assura encore une ultime course (en remplacement de la 38 382 intitialement prévue, mais qui n'était plus en état de marche), un train spécial organisé par le Kölner Eisenbahn Club. La machine s'acquitta de sa mission sans incident et mena les participants de Rottweil à Wil (Suisse) et retour.

Le 6-5-1974, la machine quitta Rottweil, par ses propres moyens, en direction de Hanovre.

Depuis le 15-5-1974, elle est exposée devant le magasin de meubles Hesse à Berenbostel, près de Hanovre. Elle a bien mérité sa retraite après 3 157 243 km parcourus (selon le Kölner Schienen Verkehr).

La deuxième fut la 38 382, qui, à la suite d'une fissure de la chaudière, fut retirée définitivement le 29-4-1974.

Cette machine est toujours garée devant le dépôt de Rottweil, à l'extérieur (janvier 1975).

La dernière P 8, la 38 772, a été retirée du service par la D.B. le 31-12-1974.

La dernière T 18, la 78 246, a également cessé ses activités le 29-12-1974.

De tels départs des rails ne pouvaient naturellement se passer de voyages spéciaux.

En foule, les amateurs se sont donné rendez-vous pour le voyage d'adieu du dimanche 29-12-1974.

Ce jour-là, la P 8 assurait le train spécial Tübingen - Sigmaringen - Tuttlingen - Rottweil - Horb.

La plus grande partie du trajet a été assurée en double traction 38 772 + 78 246.

En fin d'après-midi, les 2 machines amenèrent le train spécial à Rottweil, T 18 en tête. Là, elles furent séparées. A la nuit tombante, la P 8 mena seule le convoi vers Horb. Quant à la T 18, elle fut alors garée devant le dépôt de Rottweil et le dernier feu s'éteignit ce soir-là.

La 78 246 était la dernière loco-tender de la D.B. en service.

La P 8 est revenue à Rottweil et le 31-12-1974, elle tracta son dernier train. Encore un train spécial de Rottweil à Bâle via Singen et retour.

Ainsi se termina la longue carrière des T 18 et P 8 de la D.B. Rappelons que la première P 8 fut construite en 1906 et la première T 18 en 1912. A noter que la 38 772 aurait pu rester en service durant quelques mois encore et la 78 246 théoriquement jusqu'en juillet 76 !

Comme la 38 711, ses deux sœurs et la 78 246 ne seront sans doute pas livrées aux chalumeaux. Plusieurs clubs s'intéressent à ces machines.

Pour ceux qui veulent revivre par l'image l'épopée des dernières P 8 et T 18 (et de bien d'autres machines), je ne peux que leur recommander l'excellent livre de Jean-Michel Hartmann « Dampflokomotiven in Deutschland », publié par les éditions « Franckh » de Stuttgart.

Les locomotives P 8 en modèles réduits.

Dans son intéressante étude sur le matériel roulant au 1/160 (N) offert aux modélistes Français (voir L.R. 358), G. Lacoste souligne avec raison la popularité de la 230 ex-Prusse P 8 largement introduite en France.

Un bon nombre de ces locomotives mixtes, à simple expansion et surchauffe, construites en Allemagne de 1909 à 1918 fut livré en effet à divers réseaux français au titre armistice 1918 : 162 locos au total, regroupées à l'avènement de la SNCF sur la région Est sous l'appellation 230 F.

Le tableau en marge indique la numérotation SNCF de ces machines et les séries d'origine. Les amateurs intéressés par les caractéristiques de ces locomotives pourront se reporter à la fiche documentaire Loco-Revue n° 207/208-68b18.

A l'époque, environ 3 800 locomotives du type P 8 (série 38-10.40 pour la DB) ont été construites, ce qui explique l'intérêt qu'ont porté les fabricants spécialisés en modélisme à cette machine que l'on trouve reproduite dans les trois échelles usuelles : N, HO et O.

En écartement N, nous avons donc le modèle Fleischmann (réf. 7161), livré avec diverses inscriptions auto-collantes permettant d'identifier le modèle au type autrichien, belge, français ou italien. A noter que les machines introduites en France n'ont pas de rehausse de cheminée ni de cloche. Ces détails seront donc à revoir. Par ailleurs, le modèle Fleischmann est fort joliment traité, sa gravure est très fine, ses dimensions sont correctes et son mouvement excellent est peu gourmand : caractéristique particulière au Piccolo. En HO, deux firmes se partagent le marché des P 8 : Liliput qui la première a inscrit cette machine à son programme (1958) et Märklin.

Liliput est toutefois la seule marque à proposer la P 8 en version SNCF et même en coloris originaux du PO-Midi, selon une initiative, en 1969, de la maison Hobby-Import.

Nous ne nous étendrons pas sur les qualités de ces modèles présentés déjà dans Loco-Revue (n° 291 et 295 entre autres), mais soulignerons seulement qu'avec les modèles proposés par les deux marques, l'amateur peut choisir parmi un éventail de neuf versions distinctes :

— P 8 en version originale des c.f. prussiens (KPEV), avec tender à bogies (réf. 102 90 Liliput).

ORIGINE		ARMIS.	SNCF	
EST	3311 à 3335	1918	230.F	311 à 335
A-L.	2350 à 2374			350 à 374
SNCF - 2	230.C-2 à 75			202 à 275
SNCF - 3	230.E-943			343
SNCF - 4	230.H-701 à 720			401 à 420
D.R.	série 38 (4 locos)	1945		600, 607, 641 et 694

— P 8 en version DR série 38 avec écrans pare-fumée hauts et tender caisson à bogies (réf. 10901 Liliput).

— P 8 en version DB série 38 avec écrans pare-fumée Witte et tender à bogies (réf. 109-01 Liliput).

— P 8 en version DB série 38 avec écrans Witte et tender bassin à bogies (réf. 109 Liliput, ou 3098 Märklin/Hamo).

— P 8 en version ÖBB série 638 avec tender 4 essieux (réf. 10810 Liliput).

— P 8 en version DSG (Etat danois) avec tender 4 essieux (réf. 108 60 Liliput).

— P 8 en version SNCB (Belgique) série 64 avec tender 3 essieux (réf. 3086 Märklin).

— P 8 en version SNCF 230.F avec tender à bogies (réf. 104.70 Liliput).

La 38 772 s'apprêtant à quitter Rottweil en direction de Horb lors de son "dernier trajet", le 29.12.1974.

Cliché P. Hassenfratz

— Et P 8 en version PO-Midi, 230-715 de l'ancien chemin de fer d'Orléans-Midi avec tender à bogies (réf. 104 20 Liliput).

Ajoutons que la majorité des références Liliput sont disponibles également en version 3 rails, et que par ailleurs la firme Merker et Fischer propose dans son catalogue un set de pièces complémentaires ou d'échange (distribution) pour le superdétaillage des modèles précités.

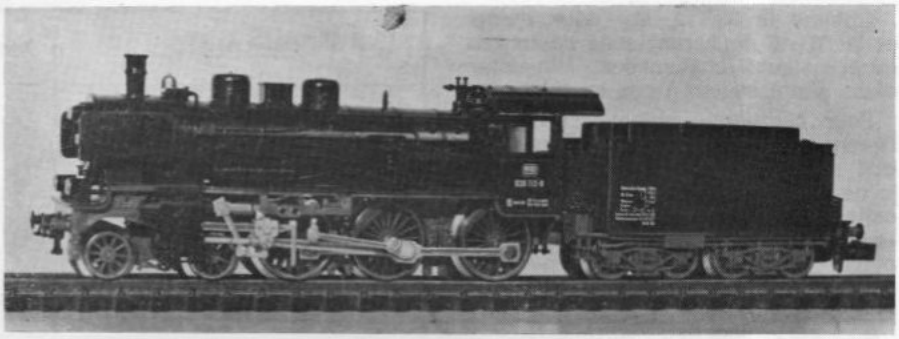
En écartement O, la P 8 s'est fait attendre beaucoup plus longtemps puisque le seul modèle de série (petite) que nous connaissons est sorti en 1972. Mais aussi quel modèle ! une pièce rare déjà, qui a fait dès sa sortie le bonheur de quelques collectionneurs privilégiés. Nous voulons parler du modèle ou plus exactement du « supermodèle » créé par la firme H. Gebauer de Nurtingen (Allemagne).

Ce modèle strictement au 1/43,5 en ce qui concerne sa superstructure, et aux normes NEM pour ses organes de roulement, reproduit, jusque dans les détails les plus subtils, les machines de la série 38 10-40 (n° 38 1772), avec écrans Witte et tender bassin à bogies, de 30 mètres cubes.

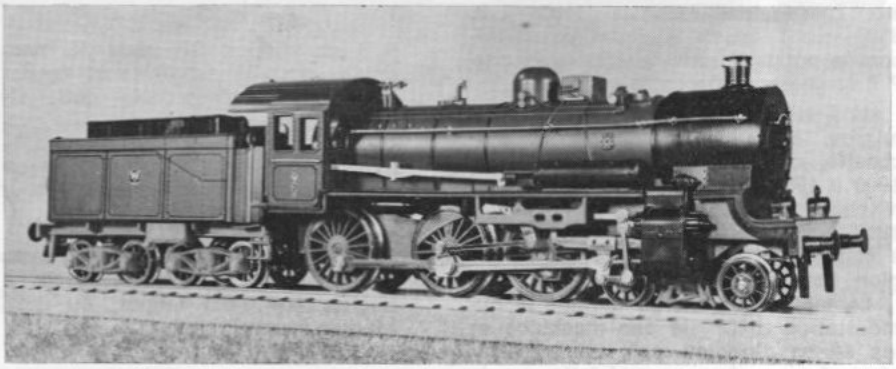
Les essieux moteurs de la machine, comme ceux du tender, sont réellement suspendus (par ressorts à lames véritables pour le tender). La machine est animée par un moteur J.F.J. avec réduction par vis sans fin sous carter et les bielles assurent l'entraînement des roues accouplées.

La distribution en bronze argenté est fidèle au prototype, de même que tous les détails microscopiques de la superstructure et l'aménagement de la cabine. L'isolement des roues est effectué à la jante et la prise de contact s'effectue par des palpeurs à pistons portant sur l'arrière des jantes. Les phares sont bien entendu éclairés par des ampoules minuscules et la douceur de fonctionnement du modèle comme son silence sont à la hauteur de son esthétique.

Evidemment l'écartement O permet de pousser à l'extrême le souci du détail, et lorsque l'on constate le degré de finition atteint aujourd'hui dans les échelles inférieures, on peut imaginer ce qu'un modèle actuel au 1/43 peut alors montrer lorsqu'il est construit par des amoureux de la locomotive à vapeur, pour une clientèle avisée de collectionneurs !



En "N", P 8 en version DB de Fleischmann, réf. 7161. Cliché Loco-Revue.

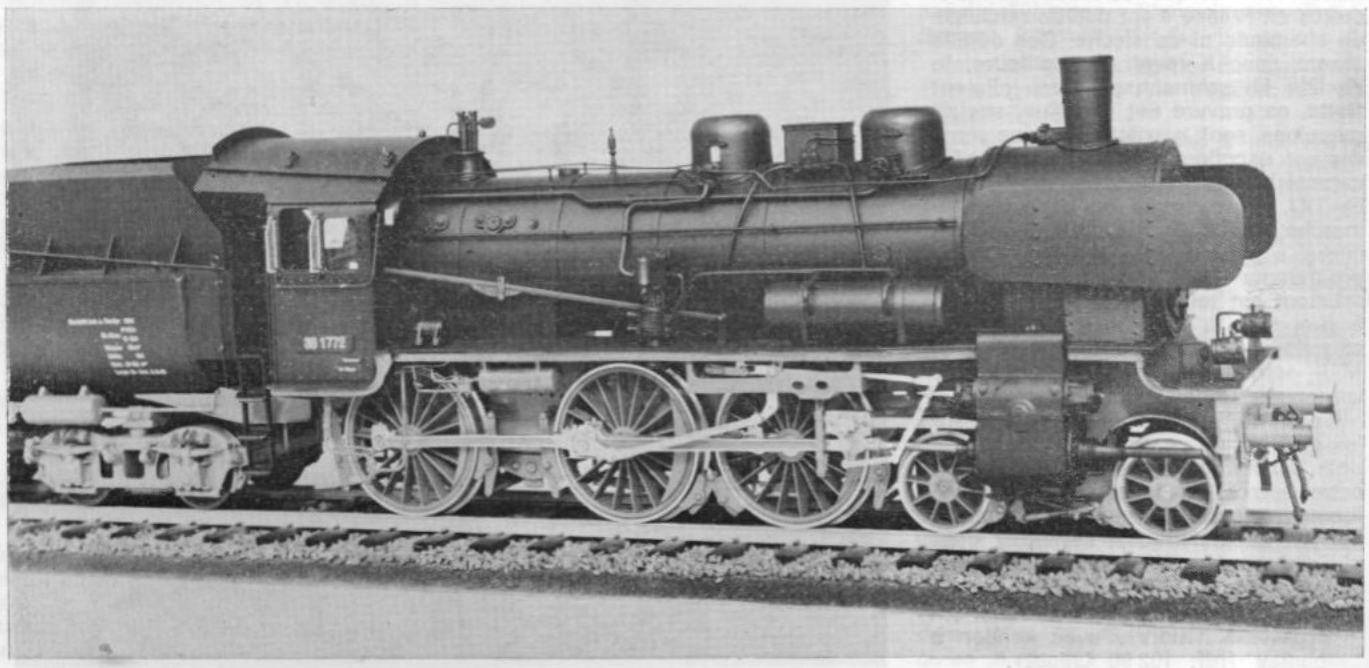


En "HO", P 8 en version originale des c.f. prussiens (KPEV) de Liliput, réf. 102 90.

Cliché Liliput.

En "O", un "supermodèle" créé par la firme H. Gebauer de Nurtingen et réservé à quelques amateurs privilégiés : P 8 de la série 38 10-40 (n° 38 1772) et son tender bassin.

Cliché GEBAUER



Le réseau modèle dans son décor

(voir également Loco-Revue n° 352, 353, 354, 357 et 358)

par Xavier JACQUET

1er chapitre (suite) : Les grandes orientations

2. 1. 2. La forme du réseau

La forme du réseau est fonction de la disposition de la table de roulement. Ce problème a déjà été abordé de nombreuses fois dans les colonnes de la revue ; cependant nous pensons utile de faire une étude, non pas en fonction du plan de la voie, mais en fonction du décor. Nous faisons ici abstraction des difficultés de mise en œuvre propres à chaque disposition de la table ; difficultés qui cependant ne doivent pas être ignorées sous peine de graves déboires au moment de la construction.

2. 1. 2. 1 Description des tables. Avantages et inconvénients du point de vue décor.

a) La table rectangulaire pleine ou à claire-voie. Cette table, si elle simplifie les travaux de menuiserie, ne semble indiquée que pour les réseaux de dimensions moyennes. Cette formule comporte en effet de nombreux inconvénients, à savoir :

1) L'accessibilité : afin d'éviter l'inaccessibilité de certaines parties du plateau, la largeur de ce dernier sera limitée à environ 2 m. Dans le cas où celui-ci serait plus large, des trappes d'accès devront être aménagées, ce qui complique notablement le décor. Pour les mêmes raisons, il sera impossible de placer un plateau de plus de 1,20 m de largeur dans l'angle d'une pièce, et donc de se servir des murs comme support de la toile de fond. Dans tous les cas, le niveau du plateau ne devra pas excéder 1 m, car plus haut, l'accessibilité au centre de celui-ci deviendrait périlleuse. Comme nous l'étudierons dans la suite, l'élaboration du décor devra tenir compte de cette situation que nous jugeons un peu basse.

2) La quasi-impossibilité d'éviter le circuit bouclé.

3) L'impossibilité de superposer plusieurs régions géographiques.

4) L'impossibilité de réaliser des courbes de grand rayon et d'envisager de dénivellation sans forte pente.

5) La nécessité de réaliser un décor en trompe l'œil — le plateau comportant comme nous l'avons déjà dit au moins 2 côtés accessibles — si l'on ne veut pas voir circuler des trains à l'échelle du 1/87 de part et d'autre d'un décor à une échelle inférieure (voir croquis).

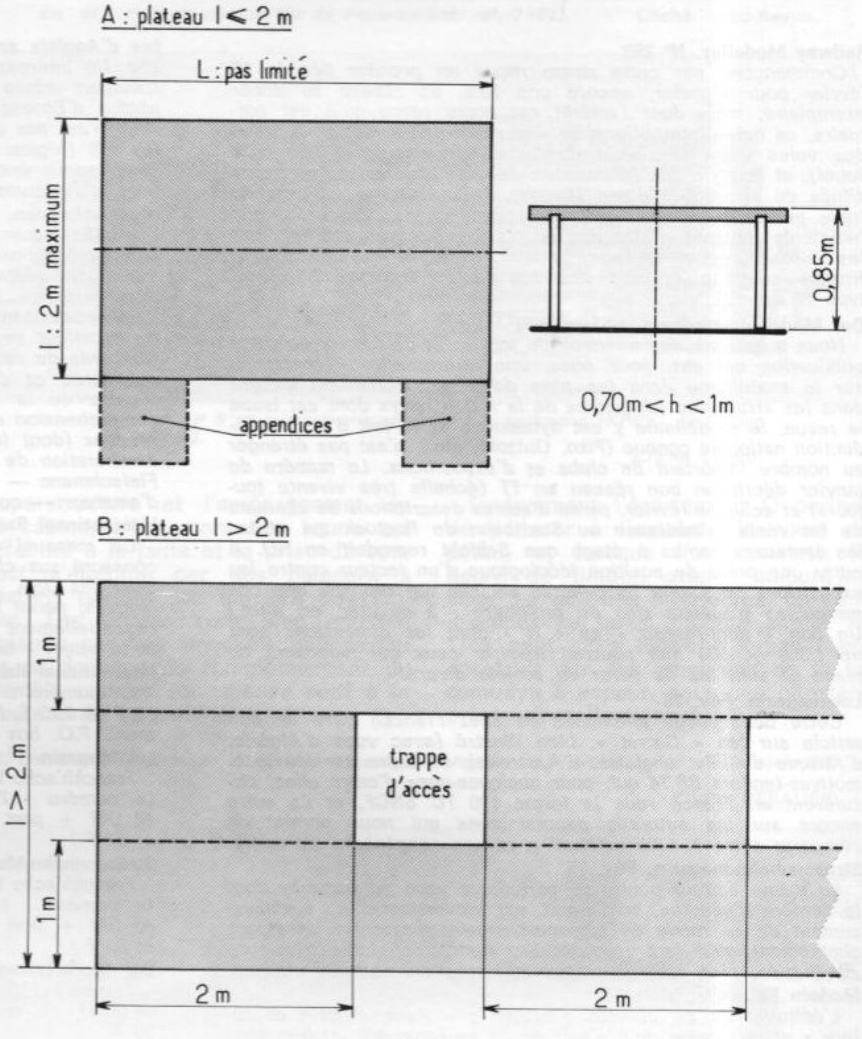


Fig. 1

L'Emplacement du plateau rectangulaire, cas nécessitant une table avec évidemment central (largeur supérieure à 2 m).

Ce type de plateau a cependant quelques avantages :

1) Plateau facilement démontable ou escamotable.

2) Les dimensions limitées du plateau éliminent automatiquement tout risque de tomber dans le piège du grandiose.

3) Possibilité de réaliser un ensemble comprenant une exploitation ferroviaire réduite à un ou plusieurs lieux et parfaitement intégrée au décor.

4) Possibilité d'y adjoindre des plateaux annexes (voir croquis).

b) La table en L, en U et en □ (table avec évidement central ou réseau accolé aux murs d'une pièce).

Le plateau en L n'est qu'une extrapolation du plateau rectangulaire. En réalité, il s'agit de 2 plateaux juxtaposés. Il en comporte tous les avantages, mais aussi les inconvénients. Il est facile d'isoler, au moyen du décor, les deux branches du L, et de

rompre ainsi plus aisément l'effet de boucle. Cette disposition permet aussi d'évoquer facilement 2 lieux non superposables (exemple ville et campagne) ou même 2 régions distinctes (montagne et plaine).

Les réseaux en U et en □ comportent cette fois 2 plateaux rectangulaires indépendants reliés par un ou deux plateaux de taille variable. Le spectateur est alors davantage au centre du réseau ; lieu d'observation privilégié d'où il est possible d'avoir des points de vue très variés. Ce genre de plateau permet donc de nombreuses solutions ; mais sa réalisation sera plus difficile, car il faudra veiller lors de la définition du décor à éviter toute superposition invraisemblable. Autre avantage de ce réseau : Il peut être conçu en plusieurs plateaux A, B, C, D, démontables. Ici, comme précédemment il faudra veiller à ce que l'opérateur puisse accéder à tout point du plateau.

c) **Le plateau sur consoles.**

Extrapolation des réseaux en U ou en □, le plateau est ici de faible largeur et court le long des murs du local. Sur ce plateau, nous installerons la plate-forme et un décor réduit, mais très soigné. Le mur servira directement de support au diorama. Nous sommes ici dans le cas du décor vu depuis le train en circulation. Ce type de plateau pourra comporter, soit dans les angles du local, soit dans sa partie centrale, des parties élargies où nous pourrons implanter nos gares et autres complexes ferroviaires.

N.B. : Il est possible également de réaliser les mêmes types de plateaux (voir croquis) que ceux vus précédemment, mais en situant le spectateur à l'extérieur. Le décor sera alors conçu en conséquence pour couper la vue sur la partie opposée. Naturellement ce type de réseau convient à de très grandes pièces ou aux expositions (voir croquis).

2. 1. 2. 2. Hauteur des plateaux par rapport au sol.

Afin de plonger le spectateur dans le décor, il est nécessaire, pour des raisons que nous étudierons dans le paragraphe suivant, de situer le plateau du réseau à une hauteur variant entre 1 m et 1,30 m du sol, même si cela nécessite l'emploi d'un marchepied pour les enfants.

Cette situation du plateau à hauteur confortable aura de nombreux avantages :

1) Conception plus aisée du décor, celui-ci étant vu ainsi sous un angle plus habituel depuis le sol et non depuis un avion.

2) Accès facile en dessous de la table, pour la mise en place des divers câblages. Installation possible d'étagères pour le rangement du matériel.

3) Matériel mis hors de portée des enfants.

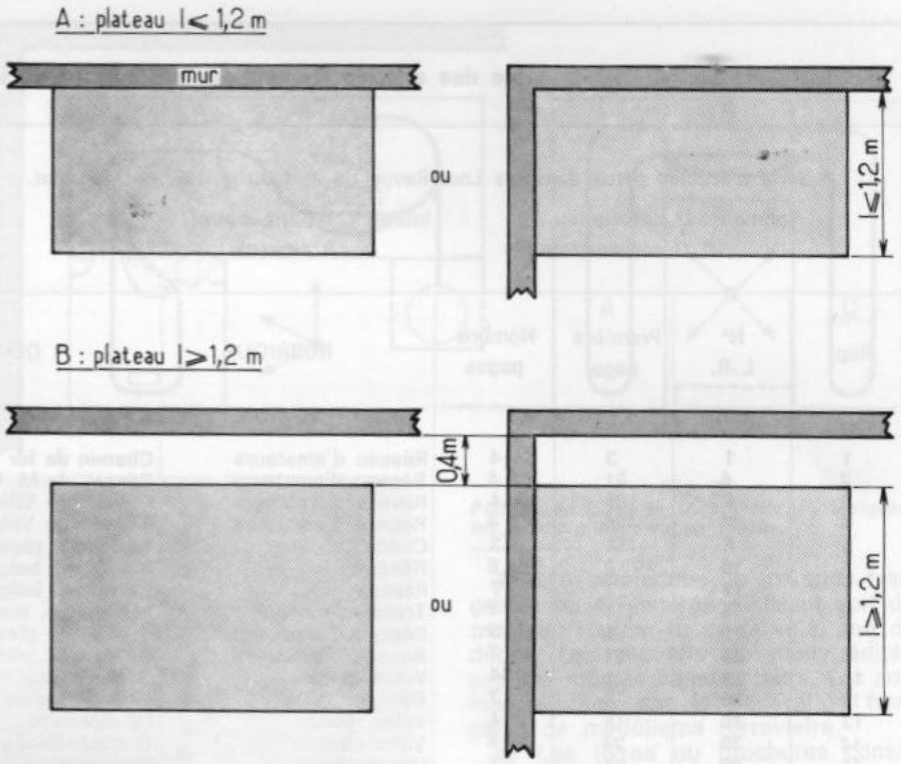
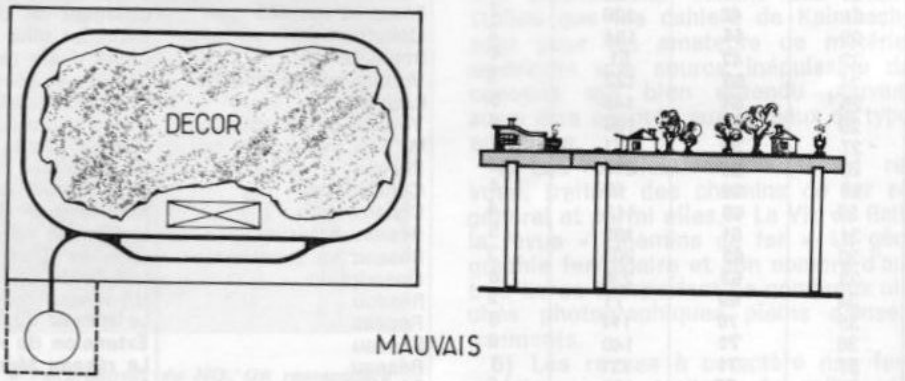
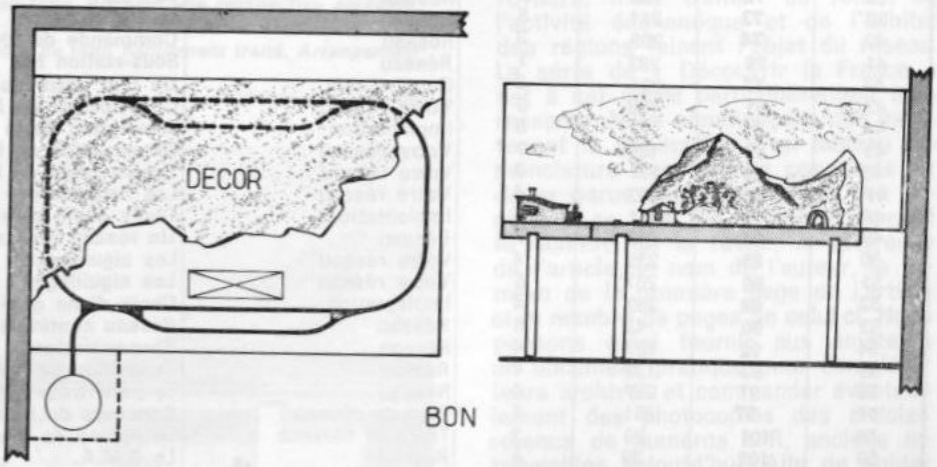


Fig. 2

Position du plateau par rapport au mur du local et conception du décor du réseau.





De tous les plateaux décrits, c'est le plateau sur consoles qui sera le plus facilement réalisable à grande hauteur, son accessibilité étant optimale.

Documentation

Avant de commencer l'élaboration de notre réseau, il est indispensable de s'entourer du maximum de documents dans lesquels nous pourrons puiser

Liste des articles traitant des réseaux et de leurs décors

1° Série d'articles parus dans les Loco-Revue du n° 1 au n° 156, petit format.

Notation : D description — C construction

intérêt : 1 petit intérêt — 2 moyen — 3 intéressant — 4 très intéressant — 5 exceptionnel

Rep.	N° L.-R.	Première page	Nombre pages	RUBRIQUE	DÉSIGNATION	AUTEUR	Note
1	1	3	4	Réseau d'amateurs	**Chemin de fer de la Magadors**	R. Degors	1 D
2	4	61	4	Réseau d'amateurs	**Réseau de M. P. Foucault**	P. Foucault	2 D
3	6	101	4	Réseau d'amateurs	**Réseau de Villemomble**		1 D
4	7	125	4	Réseau d'amateurs	**Réseau de Villemomble**		1 D
5	8	154	3	Concours	**Tracés de réseau**	L. C.	1 D
6	10	2	6	Réseau	**Un réseau belge en construction**	Van Bulck	1 D
7	11	22	7	Réseau	**Un réseau belge en construction**	Van Bulck	1 D
8	14	111	1	Trucs et moyens	**Palissades, barrières, parapets**	R. D.	2 D
9	21	1	5	Réseau d'amateurs	**Réseau en plein air**	W. Kupper	2 D
10	26	21	7	Réseau d'amateurs	**Réseau en plein air**	H. Seiler	2 D
11	29	1	14	Votre réseau	**Conseils aux débutants**	J. F.	4 C
12	30	1	7	Réseau	**Evolution d'un petit réseau**	A. Peuvergne	2 D
13	31	18	4	Votre réseau	**La caténaire**	J. F.	2 C
14	32	28	5	Votre réseau	**Commande d'aiguilles**	J. F.	1 C
15	32	34	2	Construisons...	**Construction d'un viaduc**	Ozanne	3 C
16	33	5	3	Réseau d'amateur	**Le réseau de Jackyville**	H. Petit	1 D
17	36	98	5	Réseau d'amateur	**LIMR**	G. Molitor	1 D
18	36	119	5	Peuplez votre réseau	**Les personnages**	Laederich	4 C
19	36	127	2	Trucs et moyens	**Treillis métalliques**	M. Juharz	4 C
20	41	66	4	Réseau	**De Locville à Treffligny-les-Bois**	J. F.	2 D
21	42	126	2	Trucs et moyens	**Chargeur de charbon en O**	P. Reaubourg	4 C
22	44	154	2	Construction	**Bâtiment pour modèle réduit**	Duponnois	4 C
23	47	51	4	Implantation	**Choix d'une gare : Dozulé**	J. F.	4 D
24	50	122	5	Voiture modélisme rail	**Réseau et décors**	D. Pages	4 C
25	51	146	5	Réseau	**Le Translilliputien**	Ozanne	2 D
26	51	160	4	Voiture modélisme rail	**Ouvrage d'art**	D. Pages	5 C
27	52	171	7	Voiture modélisme rail	**Ouvrage d'art**	D. Pages	5 C
28	54	219	3	Réseau	**Un terminus local**	Villette	3 D
29	58	69	4	Construction	**Remise pour deux locos HO**	Duponnais	4 C
30	59	113	4	Construction	**Remise pour deux locos HO**	Duponnais	4 C
31	61	162	5	Réseau extérieur	**Le central railway club (O)**	Denimal	1 D
32	62	205	3	Réseau en construction	**C. f. de Centreville au Tilvot**	Le Maire	1 C
33	63	230	8	Description	**Les ponts et leur technique**	Jan de Moil	4 D
34	69	71	2	Réseau	**Un réseau mural**		1 D
35	70	111	5	Réseau	**Le réseau de La Magadors**	R. Degors	1 D
36	71	140	8	Réseau	**Extension du réseau de Laix**	A. Peuvergne	2 D
37	71	151	1	Réseau	**Le réseau Montecalvitien**	J. F.	1 D
38	72	163	6	Réseau	**La voie**	J. F.	3 C
39	73	211	5	Réseau	**La signalisation**	J. F.	3 C
40	74	299	3	Réseau	**Commande du PN**	J. F.	1 C
41	75	283	1	Réseau	**Sous-station HO**	Dt Dufour	2 D
42	77	331	3	Construction	**Un tout petit réseau à voie étroite**	Laederich	3 D
43	81	103	8	Votre réseau	**Construction de la voie**	M. O.	4 D
44	81	121	8	Implantation	**Adaptation de la gare Rouen RD**	J. F. - J. V.	4 D
45	82	139	9	Votre réseau	**Construction de la voie**	M. O.	4 D
46	83	171	3	Votre réseau	**Construction de la voie**	M. O.	4 D
47	84	203	4	Votre réseau	**Les caténaires**	J. F.	4 D
48	77	351	6	Implantation	**Choix d'une gare : "La Baule"**	J. F.	4 D
49	84	214	7	Réseau	**Un réseau réaliste en O (Barbié)**	J. F.	3 D
50	85	235	4	Votre réseau	**Les aiguillages**	J. F.	2 C
51	86	267	5	Votre réseau	**Les aiguillages**	J. F.	2 C
52	88	359	4	Implantation	**Choix d'une gare : Flers-de-Loir**	Laumonier	4 D
53	90	42	6	Réseau	**Réseau continental en Angleterre**	Fornsworth	3 C
54	92	107	4	Réseau	**Réseau orléanais en HO**	J. Goussu	2 D
55	93	139	4	Réseau	**Exposition de Lyon**	A.M.L.F.	2 F
56	97	237	4	Réseau	**Le petit train des oiseaux**	Cougoureux	1 D
57	97	251	4	Plan de réseau	**Concours de réseau**		1 D
58	101	29	2	Trucs et moyens	**Le réseau de bibliothèque**	Thiercelin	1 D
59	102	39	4	Réseau	**Le R.M.A.**	M. Maillet	1 D
60	103	75	6	Réseau de jardin	**Chemin de fer de Provence**	M. Maillet	1 D
61	104	122	7	Réseau américain	**Le Centinela Valley Railroad**		2 D
62	105	166	4	Description	**La gare de Saint-Louis**		1 D
63	107	226	2	Architecture	**Clôture et mur**		4 C
64	107	232	5	Réseau	**Le réseau alréen**	J. F.	4 C
65	107	242	1	Trucs et moyens	**Construction de grilles et clôtures**		4 C

des renseignements, des idées, des conseils, des méthodes de réalisation, concernant aussi bien la réalisation du plateau support, de la plate-forme de voie, que du décor.

Nous distinguons cinq types de documentation.

1) Les revues consacrées au modélisme ferroviaire, telles que l'admirable revue « Modélisme ferroviaire » (hélas ! aujourd'hui disparue), Loco-Revue et ses consœurs d'expression française, les revues en langue anglaise (telles que Railway Modeller, Model Railroader, etc.), les revues en langue allemande (Miniaturbahnen entre autres).

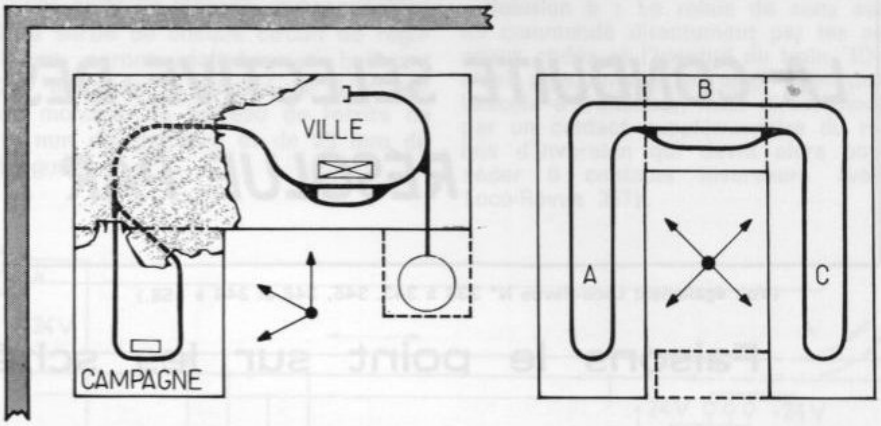
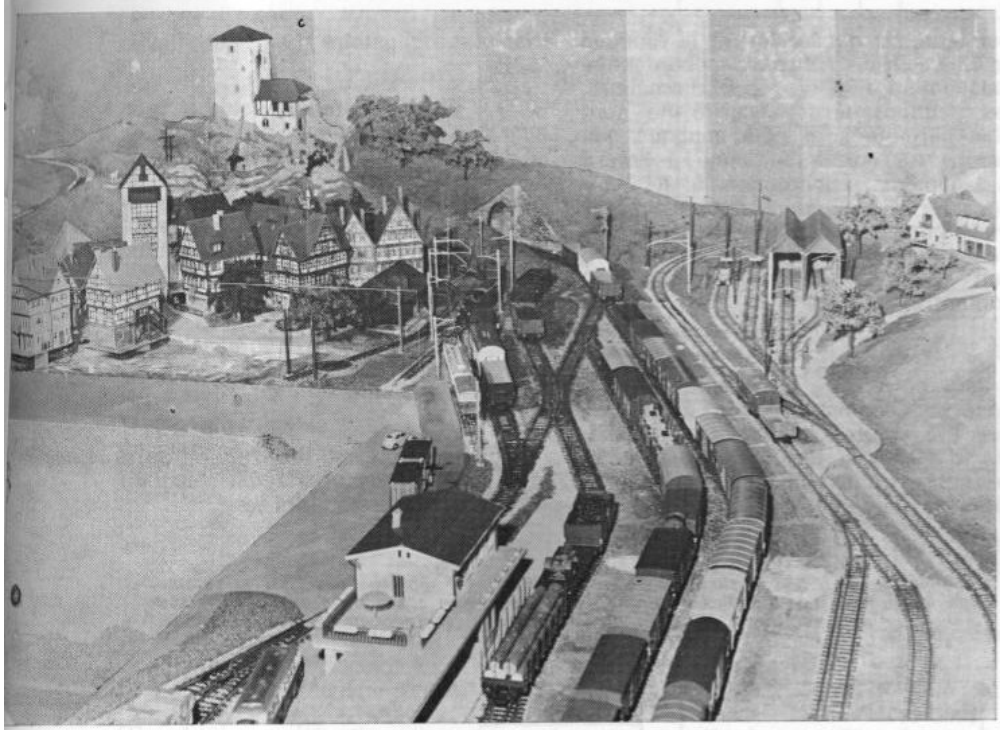


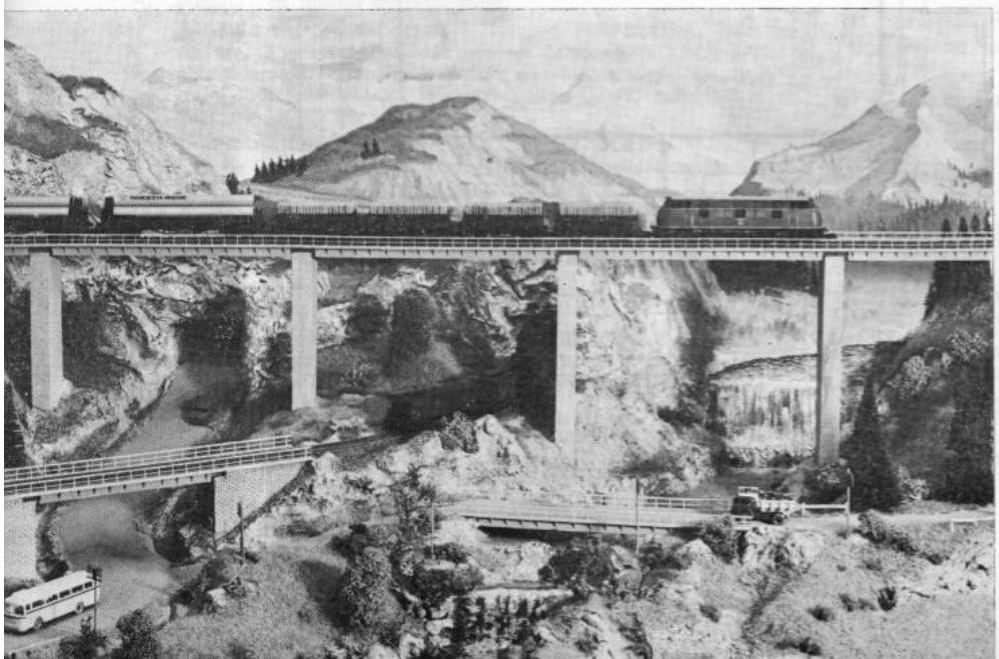
Fig. 3
Plateau en L ou en U, les flèches indiquent les points d'observation idéaux.



Plateau de réseau en L : réalisation J.L. Rochaix, à l'écartement du HO. On remarquera l'échappée de la ligne secondaire vers la droite au fond, donnant une perspective agréable.

Etagement spectaculaire de voies le long d'un décor de fond habilement traité. Arrangement scénique Arnold.

Clichés Loco-Revue



2) Les catalogues de marques françaises ou étrangères réalisant soit du matériel roulant et de la voie, soit du décor. Les recueils de plans édités par ces mêmes constructeurs. Les normes éditées par la Fédération française de modélisme ferroviaire.

3) Les livres ou brochures consacrés à la décoration de nos réseaux. Nous ne pouvons que regretter l'absence de publications en langue française dans ce domaine. De nombreuses publications venant des U.S.A. (telles que les cahiers de Kalmbach) sont pour les amateurs de matériel américain une source inépuisable de conseils qui bien entendu peuvent aussi être adaptés aux réseaux de type européen.

4) Les publications, livres et revues, traitant des chemins de fer en général et parmi elles, « La Vie du Rail, la revue « Chemins de fer ». La géographie ferroviaire et bon nombre d'autres livres comportant de nombreux clichés photographiques pleins d'enseignements.

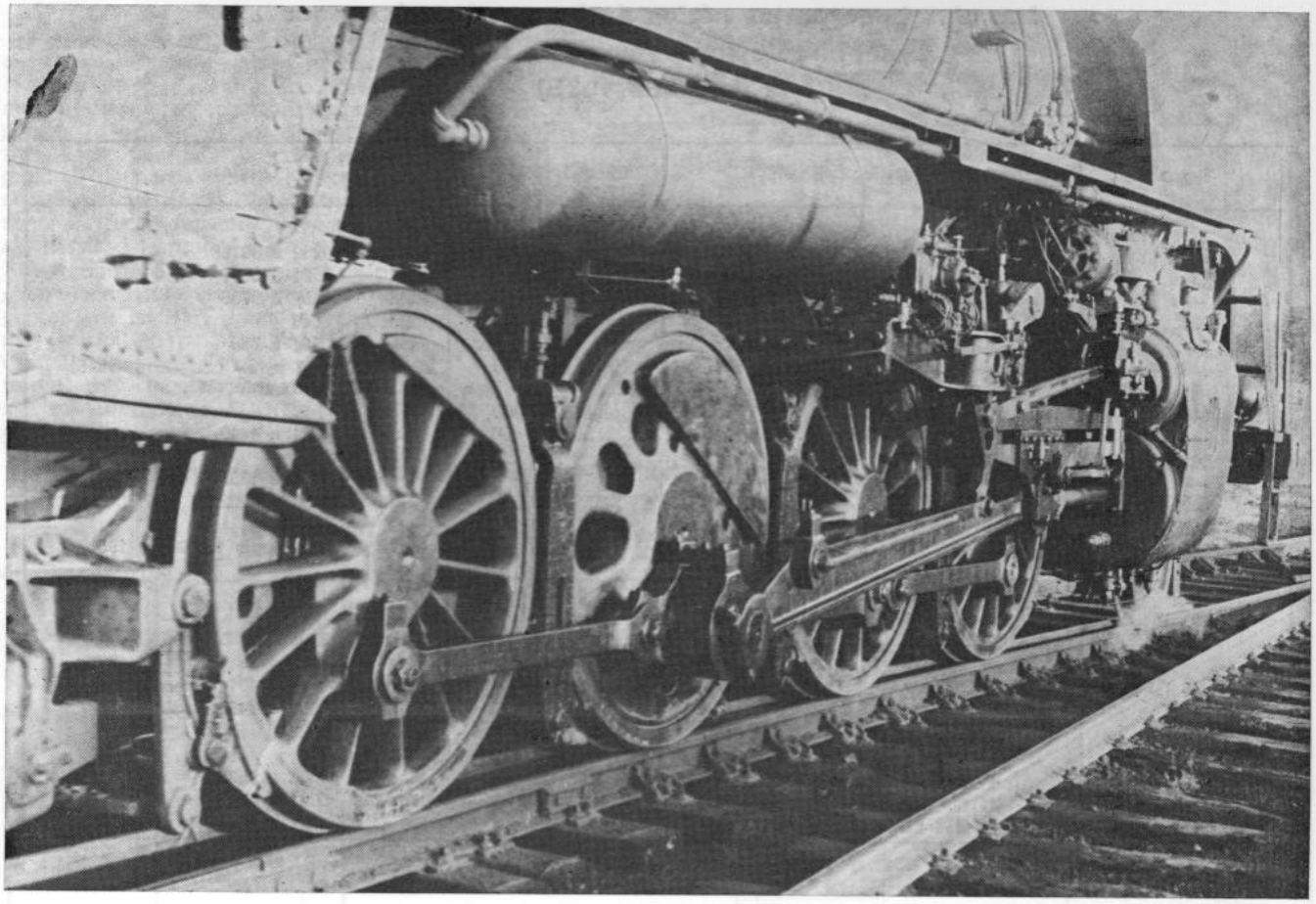
5) Les revues à caractère non ferroviaire, mais traitant du relief, de l'activité économique et de l'habitat des régions faisant l'objet du réseau. La série de « Découvrir la France » est à cet égard particulièrement intéressante. Nous commençons dès maintenant la publication d'un tableau nomenclature des articles consacrés au décor parus dans Loco-Revue des origines à ce jour. Ce tableau comprend le numéro de la revue, la référence de l'article, le nom de l'auteur, le numéro de la première page de l'article et le nombre de pages de celui-ci. Nous pensons ainsi fournir aux amateurs un document pratique pour compléter leurs archives et commander éventuellement des photocopies des articles retenus de numéros L.-R. anciens introuvables aujourd'hui. Afin de guider le choix des amateurs, chaque article a été coté en fonction de son intérêt.

Exemple de cotation :

5 D : Très intéressant (Description).

4 C : Article intéressant (Construction).

(A suivre.)



Vue en contre-plongée de l'embiellage d'une 141.R (N° 606 du dépôt de Sarreguemines). Cliché Lavertu

Le dépôt vapeur, ses installations,

pour un meilleur réalisme de votre réseau

La locomotive à vapeur, ses organes particuliers

(voir également numéros 308 à 314, 316, 317, 319, 320, 332 à 337, 339 à 345 et 347, 348, 350 à 353, 355 et 356)

par J. GILLOT

LES EFFECTIFS :

L'étude des effectifs des locomotives de la SNCF depuis 1938 montre une courbe sans cesse décroissante, pour deux raisons :

— d'abord, l'amortissement de nombreuses machines très anciennes, et leur remplacement par des machines modernes et mieux utilisées, qui permettent d'assurer un trafic supérieur avec moins d'engins ;

— ensuite, il faut bien le dire, les instances supérieures de la SNCF ont décidé que la vapeur était condamnée : « On ne construit plus de locomotives en France et, en 1972 la vapeur aura disparu, remplacée par l'électrique sur les grandes artères et par le Diesel sur les petites lignes. » Je vous ai déjà dit ma façon de penser sur cette manière de voir. L'électricité, un certain nombre d'arguments sont valables, dont le principal est que toutes les techniques de la traction électrique sont loin d'être épuisées, alors que, M. Chapelon l'a prouvé, la vapeur a atteint, scientifiquement parlant, son stade de développement maximal. Quant à la traction Diesel, personnellement, et pour bien des raisons, écrit-il, je ne vois pas du tout son intérêt par rapport à la vapeur, en particulier n'oublions pas que nous sommes entièrement tributaires de l'étranger pour le pétrole (1).

Voici d'ailleurs un tableau présentant, par type de locomotives et par région, les effectifs de la SNCF en 1939. A peine dix ans après, l'effectif total est tombé de 17100 à 15959 engins, ce qui n'a rien de dramatique compte tenu de l'amortissement de machines très anciennes et impropres, pratiquement, à assurer un service moderne (types 021, 120, 121, 030, 122 T...).

(1) NDLR. — Ces lignes, écrites il y a plus de vingt ans, prennent aujourd'hui une résonance singulière avec la crise mondiale du pétrole !

Les plus importantes séries de locomotives à vapeur ayant circulé sur les voies de la SNCF (à partir de 1938)

Types	Numérotations SNCF	Effectifs totaux	Origines
130	1 - 130 A et B 252 à 766	140	Est 30252 à 30766
230	1 - 230 B 501 à 890	390	Est 3501 à 3890
—	5 - 230 A 1 à 327	327	PLM 3401 à 3735
231	5 - 231 A à H	462	PLM 6000
—	3 - 231 C à J	283	Etat 231 501 à 783
040	1 et 2 - 040 D (regroupage en 1938)	plus de 900	Prusse G8[1] (Armistices 1918 - 1945) Tous réseaux français
140	Toutes régions - 140 G 1 à 2649	plus de 2 000	USA (1917) - TP
—	2 - 140 A 1 à 280	280	Nord 4061 à 4340
141	Toutes régions - 141 R 1 à 1340	1 323	USA (1945)
—	5 - 141 A à F	680	PLM 1001 à 1369 et 140 C
240	5 - 240 A 1 à 282	282	PLM 4701 à 4982
241	5 - 241 A et D 1 à 145	145	PLM 241 A
150	1 et 3 - 150 E 1 à 195	205	Est 5200, puis 150 001 à 195
	150 A 1 à 10		
151	5 - 151 A 1 à 10	10	PLM 151 A
131 T	3 - 131 TA 501 à 620	120	
232 T	2 et 3 - 232 TA - TC 1 à 65	78	Nord 3801 à 3865
	232 TA 81 à 93		Ceinture 81 à 93
040 T	3 - 040 TA 1 à 143	143	Etat 40001 à 40143
141 T	4 - 141 TA 301 à 490	190	PO 5301 à 5490
242 T	5 - 242 TA 1 à 120	150	PLM 242 AT
	1 - 242 TA 601 à 630		
050 T	4 - 040 TA 1 à 47 - 501 à 525	72	PO 5501 à 5525
			Midi 5001 à 5047
151 T	1 - 151 TC 751 à 780	30	Est 151 751 à 151 780

Effectifs des locomotives à vapeur de la SNCF par types et par régions, en mars 1939

Types de locomotives		Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	TOTAL
Locomotives à tenders séparés	021	5					5
	120			20	3		23
	121			27	190		217
	220	21	4	74			99
	221	2	35	10	11	20	78
	030	13		250	148	43	454
	031					54	54
	130	185	20	11	88	41	345
	230	845	509	633	409	597	2 993
	231	132	159	372	213	462	1 338
	232		9 (1)			1 (1)	10
	040	557	338	46	247	323	1 511
	140	496	630	858	569	1 401	3 954
	141		50	250	152	809	1 261
	240				12	282	294
	241	41		50		146	237
	050	58			32	120	210
	150	348	142	10	70		568
	151	2				10	12
Total		2 703	1 896	2 611	2 144	4 309	13 663

		Est	Nord
Locomotives-tenders	020		3
	122	10	
	220		19
	222		75
	030	6	11
	031	14	9
	032		
	130	105	43
	131	64	3
	230	13	7
	231		1
	232	130	79
	040	142	224
	141	220	111
	240		5
	242	30	
	050	11	101
	151	70	12
	031 + 130		59
Total		815	762
TOTAL GÉNÉRAL ..		3 518	2 658

(1) En construction (232 P, Q, R, S, U).

Sur ce sujet, on considère que l'âge de 40 ans est une limite au-delà de laquelle les frais d'entretien d'une locomotive deviennent prohibitifs, les dépenses d'investissement étant amorties. C'est pourquoi, en 1945, le programme d'amortissement prévoyait un certain nombre de locomotives de schémas relativement actuels, mais ayant passé la limite d'âge, à savoir :

Par contre, à partir de 1945, le parc s'est accru de 643 locomotives récupérées sur la DR (Allemagne), la plupart mises en construction dans les usines françaises. Tous ces engins ne furent pas incorporés officiellement aux effectifs de la SNCF. Le tableau ci-contre vous en donne le détail.

Locomotives figurant au programme d'amortissement de 1945

—	61	locomotives	4.231 A, ex-PO	4501 à 4600
—	49	—	3.231 B, ex-Etat	231 011 à 060
—	20	—	2.231 A, ex-Nord	31151 à 31170
—	150	—	5.230 B, ex-PLM	2601 à 2760
—	317	—	5.230 A, ex-PLM	3580 à 3735
—	273	—	2.230 A, ex-Nord	3078 à 3354
—	69	—	4.150 A, ex-PO	6001 à 6070
—	282	—	5.240 A, ex-PLM	4701 à 4982
—	175	—	1.140 A, ex-Est	4001 à 4175
—	204	—	5.140 B, ex-PLM	4295 à 4499
—	135	—	4.140 B, ex-PO	5001 à 5167
—	18	—	4.240 TA, ex-Midi	4501 à 4518

Les locomotives cédées par l'Allemagne au titre des prestations d'armistice 1945

Schéma	Numérotation DR	Origines	Nombre d'engins	Numérotation SNCF	Affectations
230	38 10–40	Prusse P 8	4	**230 F**	Est
150	44	construites	239	**150 X**	Est - Nord
150	50	KDL 1 (1) pour la plupart	33	**150 Z**	Est
150	52	en France	42	**150 Y**	Est
040	55 0–6	Prusse G 7[1]	1	**040 B**	Est
040	55 25–26	Prusse G 8[1]	16	**040 D**	Est - Nord
050	57 10–35	Prusse G 10	182	**050 B**	Est
150	58 2.3.4.5. 10–21	Prusse G 12	9	**150 C**	Est
131 T	75 4	Bade VI C	4	**131 TX**	Est
040 T	—	KDL 4 (2)	67	**040 TX**	Est - Ouest - SO - SE
050 T	—	KDL 5 (2)	37	**050 TX**	Nord - Ouest
030 T	—	(3)	9	**030 TX**	Sud - Ouest
			643		

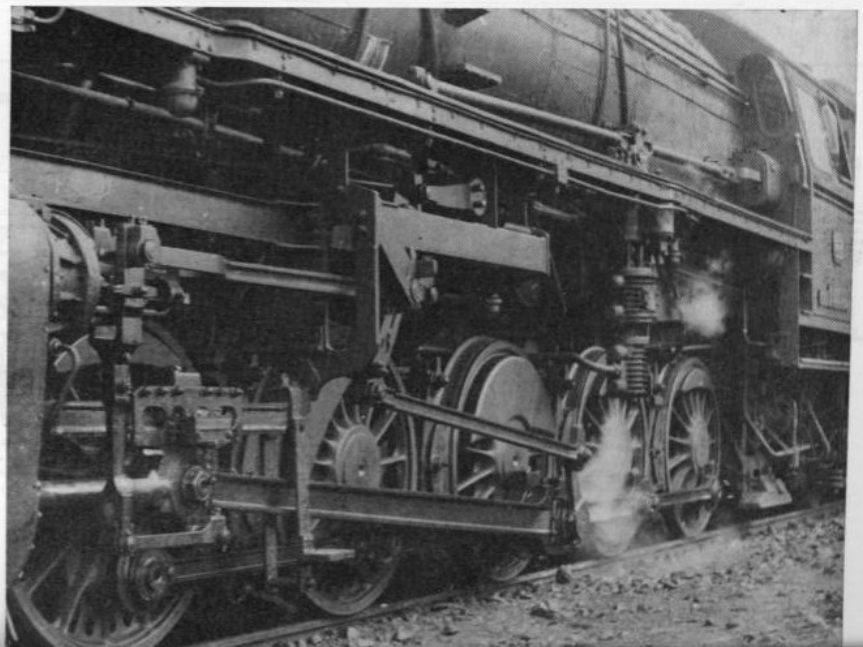
NOTES :

(1) KDL = Kriegs-Dampflokomotiven. « Locomotives à vapeur de guerre », simplifiées, mises en construction par les chemins de fer allemands, pendant la guerre 1939-1945, en général dans les pays occupés.
(2) Ces locomotives n'ont jamais circulé en Allemagne (non immatriculées. Construites en France et récupérées à la Libération.
(3) Construites par Henschel, pour le Japon, devaient être embarquées à Bordeaux, où elles furent récupérées à la Libération.

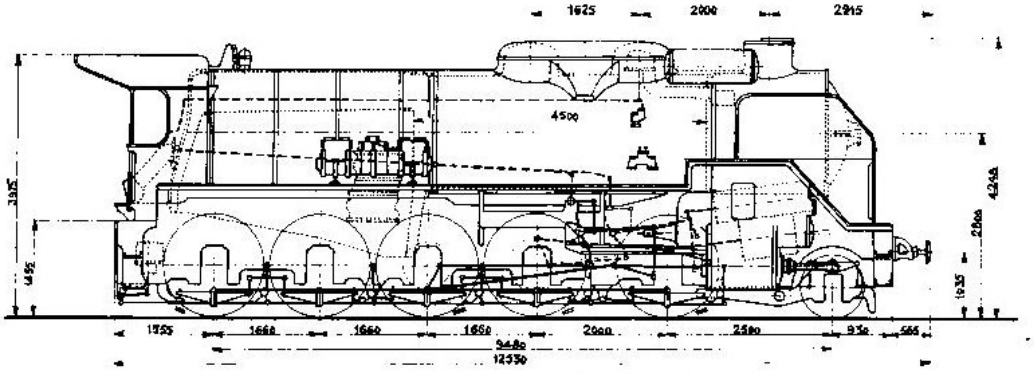
Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Total
	2	3	8
			10
			19
			75
142	53	233	445
			23
	3		3
	7	10	165
135			202
41			61
			1
13		95	317
143	5	219	733
83	270		684
	18		23
		251	281
12	72	31	227
			82
19			78
588	430	842	3 437
3 199	2 574	5 151	17 100

Sous tous les angles, une locomotive série 044 de la D.B. sera toujours admirée, ci-dessous : gros plan sur l'embiellage.

Cliché Braun



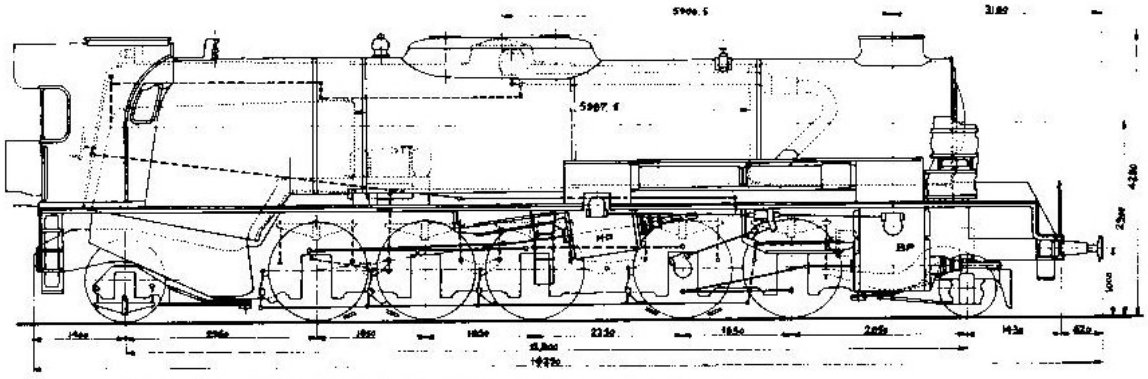
LOCOMOTIVES à TENDERS SÉPARÉS



Locomotives mixtes 150.B 1 à 30 ex-5.1201 à 5.1230 Nord et 150.P 1 à 115 (unifiées)

Compound, 4 cylindres et surchauffe stoker (en partie pour les 150.P) : puissance 2500 ch, vitesse maximale 105 km/h.
Tenders accouplés : 32 P, 34 P, 38 P, 36 P et 36 Q.

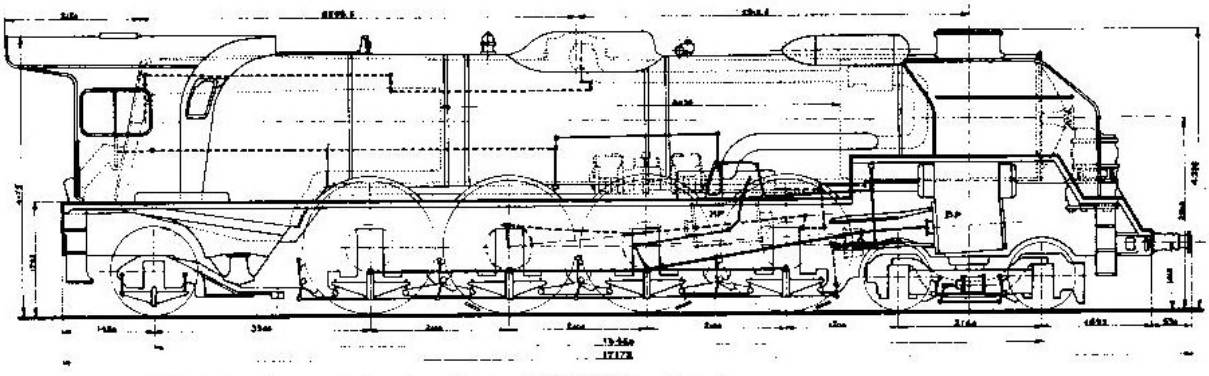
(Voir fiches documentaires Loco-Revue n° 265/266/91969 - 69 c 23 et n° 304/11973 - 70 b 26, fascicule spécial)



Locomotives mixtes 151.A 1 à 10 ex-P.L.M.

Compound, 4 cylindres extérieurs et surchauffe : puissance 2800 ch, vitesse maximale 95 km/h.
Tender accouplé : 228 C.

(Voir fiche documentaire Loco-Revue n° 409/101972 - 72 c 35)

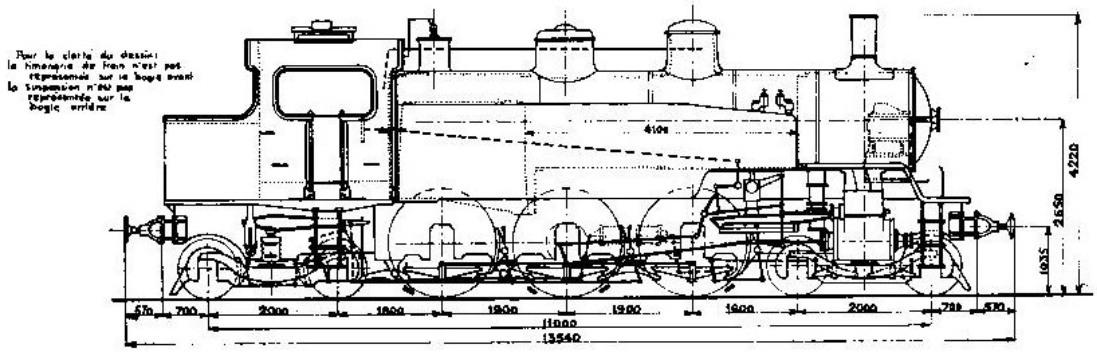


Locomotives de vitesse 241.P 1 à 35 (unifiées).

Compound, 4 cylindres et surchauffe, stoker : puissance 4000 ch, vitesse maximale 120 km/h.
Tenders accouplés : 34 P, 36 P et 36 Q.

(Voir fiches documentaires Loco-Revue n° 1/11964 - 64 a 1 et n° 1/11973 - 64 a 1, fascicule spécial)

LOCOMOTIVES - TENDERS



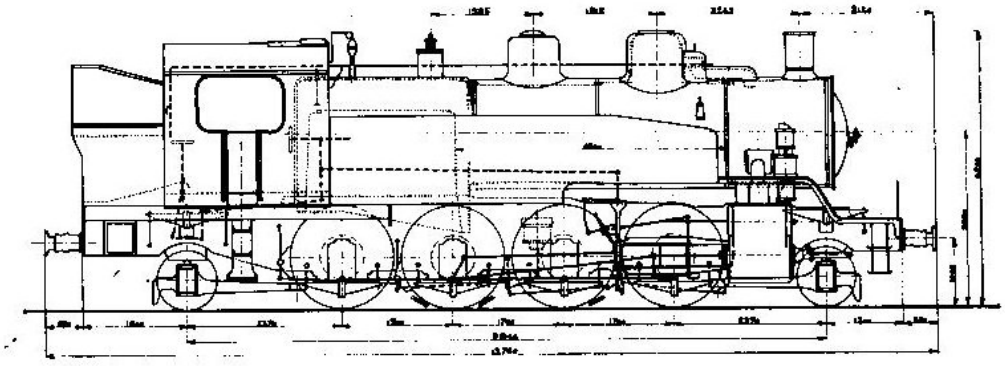
Locomotives-tenders 232.TA 1 à 65 ex-3801 à 3865 Nord.

Simple expansion, 2 cylindres et surchauffe (transformation 1925/31) : puissance 1100 ch., vitesse maximale 105 km/h.

Diagrammes à l'échelle du 1/120.

Locomotives-tenders 141.TB
401 à 502 - ex-4401 à 4512 Est

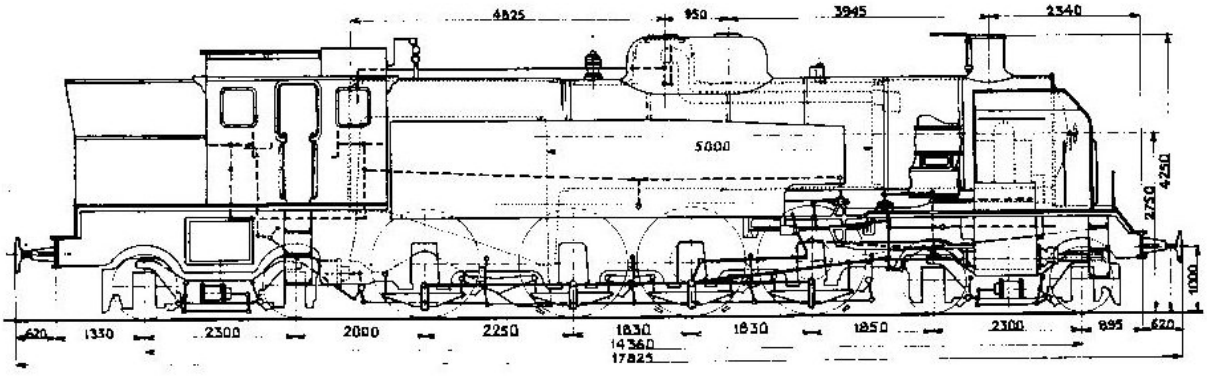
Simple expansion, 2 cylindres et surchauffe : puissance 1140 ch, vitesse maximale 90 km/h.



(Voir fiche documentaire Loco-Revue n° 219/101968 - 68 c 19)

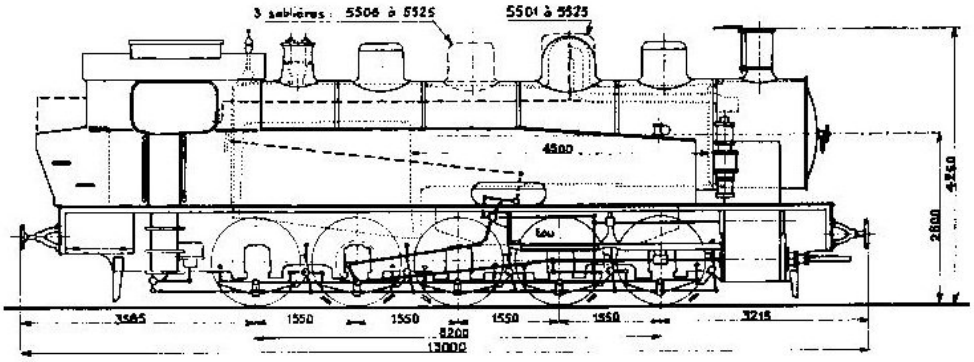
Locomotives-tenders
142.TA 1 à 120
ex-AT 1 à 120 P.L.M.

Compound, 4 cylindres et surchauffe :
puissance 1150 ch,
vitesse maximale
75 km/h.



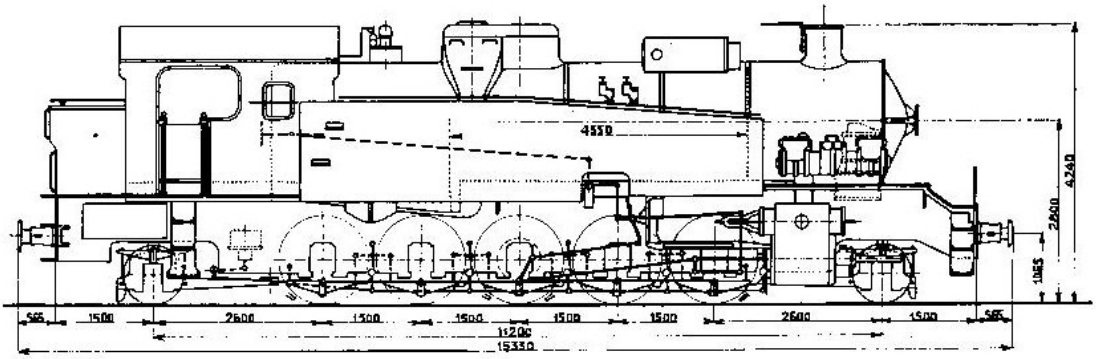
Locomotives-tenders 050.TE 1 à 47
ex-5001 à 5047 Midi puis 4-SNCF
050.TA 1 à 47 et 050.TE 503 à 525
ex-5501 à 5525 P.O. puis 4-SNCF
050.TA 501 à 525.

Simple expansion, 2 cylindres et surchauffe : puissance 1600 ch, vitesse maximale 50 km/h.



Locomotives-tenders
151.TQ 1 à 22
(unifiées)

Simple expansion, 2 cylindres et surchauffe : puissance 2100 ch, vitesse maximale 110 km/h.



(Voir fiche documentaire Loco-Revue n° 430/11973 - 72 d 36, fascicule spécial)

Diagrammes à l'échelle du 1/120.

Au dépôt des Batignolles en 1966 : locomotive 141.C 132

Cliché Loco-Revue

Il convient également de mentionner les locomotives qui, de 1938 à 1952, ont été mises en service sous l'administration de la SNCF, soit en constructions neuves (1 936 engins, dont 1 400 fabriqués aux USA : 141 R et 030 TU), soit en transformation d'engins existants (27 locomotives). Les dernières mises en service furent, en 1952, les 241 P et les 151 TQ.

Le présent tableau vous indique le détail de ces 1 963 engins.

Les locomotives mises en service sous l'administration de la SNCF (à partir de 1938)

Ce tableau ne comporte pas les machines récupérées sur l'Allemagne au titre des prestations d'armistice 1945.

Lettres de séries : P, Q, R, S, U.

Sauf si le type n'avait jamais précédemment existé, et s'il s'agissait de transformations de machines antérieures.

Numérotation	Nombre d'engins	Affectations
232 . P — 1 (1)	1	Nord, puis SE
232 . Q — 1 (2)	1	SE
232 . R — 1 à 3	3	Nord
232 . S — 1 à 4	4	Nord
232 . U — 1	1	Nord
141 . P — 1 à 318	318	Est - Ouest - SE
141 . R — 1 à 1340	1 323 (3)	Toutes régions
240 . P — 1 à 25 (4)	25	SE
241 . P — 1 à 35	35	Est - Nord - Ouest - SE
242 . A — 1 (5)	1	Ouest
150 . P — 1 à 115 (6)	115	Est - Nord
160 . A — 1 (7)	1	SO
221 . TQ — 1 (8)	1	Ouest
030 . TU — 1 à 77	77	Est - Nord - Ouest - Méditer.
050 . TQ — 1 à 35	35	Nord
151 . TQ — 1 à 22 (9)	22	Nord
	1 963	

NOTES :

(1) Prototype : moteurs indépendants.
(2) Prototype : turbine.
(3) Dix-sept locomotives perdues lors du transport des USA en France.
(4) Transformation de 4500 PO.
(5) Transformation de la 241 B 101 Ouest.
(6) Identiques aux 150 B Nord (5 1200).
(7) Transformation de la 150 A 30 SO (6030).
(8) Prototype - moteur à 12 cylindres en V.
(9) Presque identiques aux 151 TA Nord, ex-Ceinture.

Actuellement, la vapeur est encore bien vivante et il ne se passe guère de semaine sans que **La Vie du Rail** ne nous en relate les exploits, dans sa rubrique « Vapeur pas morte ».

NDLR. — Pour compléter les effectifs indiqués dans le texte, voici, sous la même présentation, des tableaux indiquant les effectifs en 1968 et... en 1973. Le lecteur pourra ainsi juger de l'évolution du parc jusqu'à l'extinction de la vapeur.

Voici d'ailleurs, pour terminer, la liste des plus importantes séries des principaux types de locomotives ayant circulé sur les voies de la SNCF :

(voir tableau page 196)

Voici, cher monsieur, ce qu'en si peu de temps j'ai cru devoir vous dire. Certes, je n'ai pas la prétention, et de loin, d'avoir épuisé le sujet ! La locomotive et sa maison ont encore bien des secrets passionnants, mais vous en savez maintenant l'essentiel.

J'ai répondu à vos questions ; je pense qu'elles étaient judicieuses et qu'elles correspondaient aux préoccupations essentielles des modélistes — et amoureux de la vapeur ! — dont vous êtes. Puissiez-vous faire revivre, nombreux, sur vos réseaux modèles, cette admirable machine locomotive dans son cadre réel : le dépôt. ■

Effectifs des locomotives à vapeur de la SNCF par types et par régions en 1968 (septembre)

Types de locomotives		Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est et Méditerranée	TOTAUX
Locomotives à tenders séparés	130	5					5
	230				2		2
	231		7	2			9
	040		6				6
	140	57		8			65
	141	64	67	186	56	174	547
	241	1		21		4	26
Totaux		127	80	217	58	178	660
Locomotives-tenders	030	5	1	1			7
	131	4					4
	040	4	3	9	3		19
	141	27	57		20		104
	242	2	8				10
	050		12				12
Totaux		42	81	10	23	—	156
TOTAUX GÉNÉRAUX		169	161	227	81	178	816
et au 20 janvier 1973... (locomotives utilisables)							
	140 C	8	—				8
	141 R	13	—	5	12	61	91
	241 P		—	2			2
Totaux		21	—	7	12	61	101

Parmi les locomotives "monuments" conservées : la 241.P-30, érigée à Vallorbe (Suisse) en septembre 1970 (Voir Loco-Revue n° 311).

Cliché Loco-Revue

VAPEUR A ETIVAL

La traction vapeur est toujours en service sur la ligne du D.F.E.S. Les trains sont réguliers (14 h - 16 h) et circulent tous les jours sauf samedi et dimanche. Il est question qu'une ligne touristique soit créée d'Etival à Sénones. Affaire à suivre...

VIERZON :

A part le matériel destiné au musée, il y a toujours quatre 141 R garées, bon état : R 840, R 1108, R 1163, R 1332.

La R 1336 a été vendue à la ferraille à Dourdan.

LA CHAPELLE-SAINT-LUC (près Troyes)

On peut toujours voir les 141 TB 457, 447, 460 500 et un autorail BD 5801 ex-Nîmes.

Troyes : les 140 C viennent toujours au moins deux fois par semaine en tête de trains de céréales.

Cherbourg : La 040 TA 141 est garée au dépôt.
Onze 141 R en attente de découpe sont toujours garées au « Hommet », commune au-dessus de Cherbourg.

Carhaix : Cinq locomotives 141 TC sont toujours garées froides au dépôt : N^{os} 16, 19, 3, 18, 12.

La 410 (voie métrique) est toujours visible en gare de Carhaix, érigée en monument.

Guingamp : La 141 TC 17 constitue une cible pour les amateurs de photos.

●

NOUVELLES DU RESEAU BRETON

C'est en 1967 que circulèrent les derniers trains à vapeur sur le réseau breton. Toutes les lignes à voie métrique furent par la suite fermées, mais celle de Carhaix à Loudéac (72 km) et Carhaix à Rosporden (50 km) ne furent pas déclassées, afin d'étudier leur reconstruction éventuelle à voie normale.

Seule toutefois la section de ligne de Carhaix à Gourin (21 km), sur la ligne de Rosporden, fait actuellement l'objet d'études en ce sens.

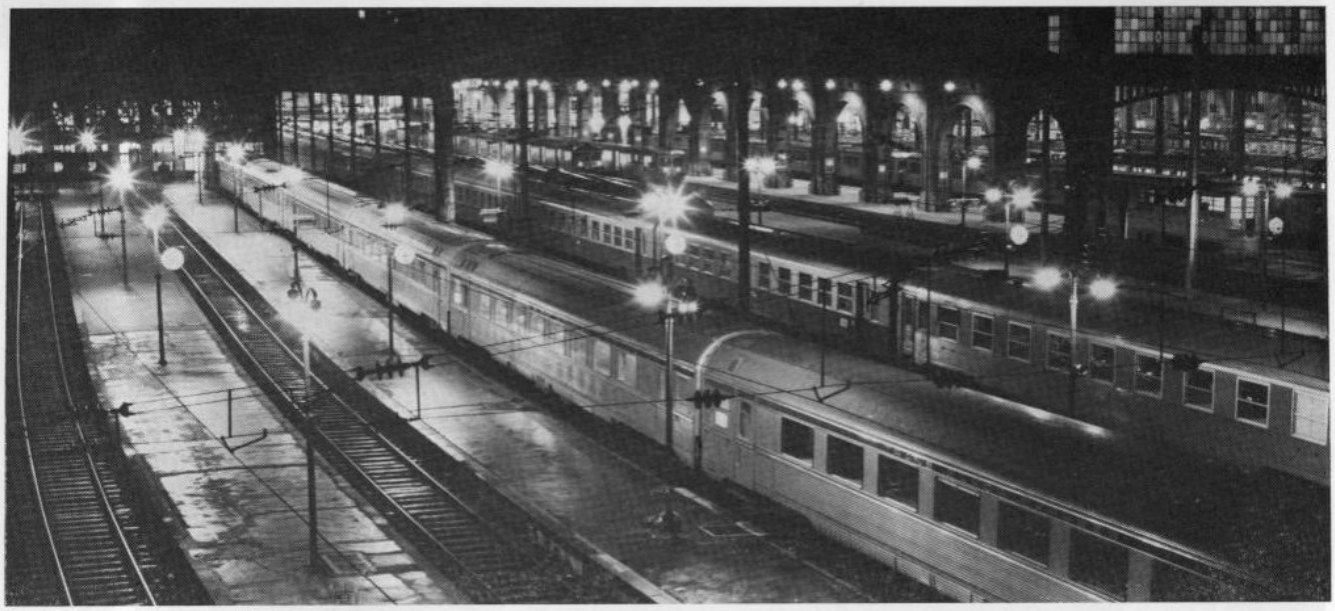
La décision finale n'est pas encore arrêtée, en effet, la reconstruction de ce tronçon dépend principalement de la mise en exploitation des gisements de kaolin de la région de Plouray-Langonnet, gisements pour lesquels les campagnes de sondage menées par le Groupement de recherches kaolinières ne sont pas encore terminées.

Une décision positive favoriserait les activités des carrières de pierres de Gourin, des gisements miniers et de kaolin des environs ainsi que le développement et la création d'entreprises

D'après les études de rentabilité, seront définies les conditions éventuelles d'exploitation de la voie ferrée.

A. MINIOU.

●



Ambiance nocturne en gare de Paris - Nord, le 8 octobre 1974.

Les pages Loco-Revue

photodoc

Clichés J. P. DEMOY

LES GRANDES COMPOSITIONS

(Voir pages suivantes)

TEE 77 "Le Capitole", Paris-Toulouse, à Monnerville (CC 6519 - Paris S.O.).

TEE 10 "Le Mistral", Nice-Paris, à Antheor (BB 25246 - Marseille - Blancarde).

TEE 46 "Le Ligure", Milan-Avignon, à Théoule (BB 25200).

TEE 70/71 "Catalan-Talgo", Genève-Barcelone, à Avignon (BB 67405 - Nîmes).